N° 695. 15e Année Le Numéro : 50 centimes. (Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75) 13 Janvier 1912 Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

ETIENNE GIRAUD

Le sportsman éclectique Étienne Giraud se signale en ce moment dans la région paloise par de magnitiques voyages aériens qu'il effectue en touriste.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

ULANCES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"breveté" évitant toute secousse — Personnel choisi et experimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTFEUIL-PARIS

Officiers Ministériels

. d'angle Bd DE GRENELLE et 1, r. de l'Avre.
ris, 140. C.: 190m 47. R.b.:
5 fr. M. à p.: 85.000 fr. Adj. Ch. not., Paris, 23 janv.
S'ad. Me VINGTAIN, not. 26, av. de la Gr.-Armée.

nte au Palais, le 27 janvier 1912, à 2 heures.
1° HOTEL à Paris RUE GALVANI, N° 5
enance : 300 mètres. Mise à prix : 100.000 francs.
ERRAIN à Paris RUE J.-B. DUMAS, N° 45 ou 49
enance : 368 m. 61. Mise à prix : 70.000 francs.
PROP. DE CAMPAGNE "LES BROSSES"
à Saint-Ouen d'Attez par Breteuil (Eure).
enance : 2 hect. 84 ares 40 cent Mise à prix :
s. 4° PETITE PROPTÉ AU MEME LIEU
enance : 300 mètres. Mise à prix : 600 fr. S'adr.
s MARIN, BOURGEOIS, avoués; NOTTIN, notaire.

NTE au Palais, à Paris, le 27 janvier 1912, à 2 heures. HOTEL à Paris,
AVENUE MONTESPAN, N° 5
Cour et jardin. Superficie : 560 m. 60.
à prix : 100.000 francs. S'adresser à Me DALLERY, avoués et à Me BENOIST, notaire à Paris.

VENTE au Palais de Justice à Paris, le 3 février 1912, à 2 heures. PROPRIÉTÉ à Paris,
RUE DE CRIMÉE, N° 148 (XIXe ARR.)
Contenance : 206 mètres 84 environ. Revenu brut : 10.095 francs env. Mise à p. : 100.000 francs. S'adr. à Mes FERTÉ et MARCEL BOURGEOIS, avoués à Paris ; Me LECLERC, notaire à Charenton-le-Pont (Seine); Me HOUDART, notaire à Paris.

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. — *Voyages, à itinéraires facultatifs, de France en Algérie, en Tunisie, en Corse et aux Echelles du Levant ou vice-versa.*

Carnets individuels ou collectifs, 1re, 2e et 3e classes, délivrés pour voyages pouvant comporter des parcours sur les réseaux métropolitains, départementaux (réseau de la Corse), algériens et tunisiens, ainsi que sur les lignes maritimes desservies par la Compagnie Générale Transatlantique, par la Compagnie de Navigation mixte (Compagnie Touache), par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur, par la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet et Compagnie) ou par la Compagnie des Messageries Maritimes. Ces voyages doivent comporter, en même temps que des parcours français, soit des parcours maritimes, soit des parcours maritimes et algériens, tunisiens ou corses.

Minimum de parcours sur les réseaux métropolitains : 300 kilomètres.

Les parcours maritimes doivent être effectués par les paquebots de l'une seulement des Compagnies de Navigation participantes ; ils peuvent cependant être effectués à la fois par les paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes ou de la Compagnie Marseillaise de Navigation à vapeur (Fraissinet) et par ceux de l'une quelconque des trois autres Compagnies de Navigation.

Chemin de fer d'Orléans. — *Pyrénées et Golfe de Gascogne.*

Billets d'aller et retour individuels pour les stations thermales, balnéaires et hivernales, délivrés toute l'année de toutes les gares du réseau, valables 33 jours avec faculté de prolongation et comportant une réduction de 25 o/o en 1re classe et de 20 o/o en 2e et 3e classe.

Billets d'aller et retour de famille pour les stations thermales, balnéaires et hivernales, délivrés toute l'année de toutes les stations du réseau sous condition d'un minimum de parcours de 300 kilomètres aller et retour, réduction de 20 à 40 o/o suivant le nombre de personnes, validité 33 jours avec faculté de prolongation.

Billets d'excursion délivrés toute l'année au départ de Paris avec 3 *itinéraires* différents, *viâ* Bordeaux ou Toulouse, permettant de visiter Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne (Biarritz), Pau, Lourdes, Bagnères-de-Bigorre, Luchon, etc., validité 30 jours avec faculté de prolongation. Prix, 1er et 3e itinéraires : 1re classe, 164 fr. 50 ; 2e classe, 123 fr. — Prix, 2e itinéraire : 1re classe, 163 fr. 50 ; 2e classe, 122 fr. 50.

Cartes d'excursions individuelles et de famille dans le Centre de la France et les Pyrénées, *divisés en 3 zones*, délivrées au départ de Paris et des principales gares du réseau du 15 juin au 15 septembre et donnant aux voyageurs le droit de circuler à leur gré dans la zone de libre circulation choisie par eux, validité un mois avec faculté de prolongation.

Pour les billets de famille, la réduction varie suivant le nombre des personnes de 10 à 50 o/o.

NOTA. — Pour plus amples renseignements consulter le *Livret Guide Officiel* de la Compagnie d'Orléans adressé franco contre l'envoi de 0 fr. 50 à l'Administration Centrale du Chemin de fer d'Orléans, 1, place Valhubert, à Paris Bureau du Trafic-Voyageurs (Publicité).

PLAQUES · PAPIERS
ÉTABLISSEMENTS LUMIÈRE ET JOUGLA
PELLICULES · PRODUITS

Lire *Je sais tout*
Paraissant le 15 de chaque mois

FABRIQUE CENTRALE D'ARMES

Maison HENRI SCHERRER

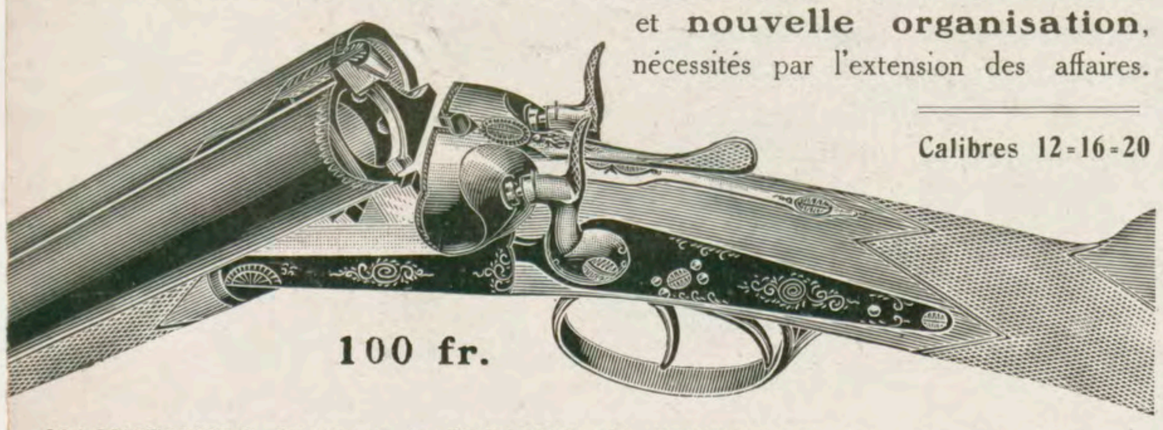
Téléphone 1028-76

81, Rue de Turbigo, PARIS (USINES A SAINT-ÉTIENNE ET A LIEGE)

Actuellement : CENT MILLE FRANCS
d'Armes et Accessoires

endus aux prix de fabrique jusqu'à épuisement du stock, pour cause d'Agrandissement et **nouvelle organisation**, nécessités par l'extension des affaires.

Calibres 12-16-20



100 fr.

MAGNIFIQUES FUSILS A PERCUSSION CENTRALE, clef entre les chiens, bascule renforcée à oreilles, triple fermeture, canon acier fin éprouvé poudre pyroxylée T ou M, choke et 1/2 choke rectifiés. Armes extra-robustes, spécialement *recommandées pour gardes*. .. .. .

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays, Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº. January 13 th 1912.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

13 Janvier 1912 — Nº 695
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et rédaction : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité: HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, Boulevard des Italiens

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

LE MATCH RACING-CLUB-STADE BORDELAIS. — LE PREMIER ESSAI DE BORDEAUX.

Le Stade Bordelais, qui rencontrait à Colombes le Racing-Club de France, a gagné après une rencontre assez monotone. Il eut d'ailleurs l'honneur de réussir le premier essai qui fut converti. Le terrain, transformé en un véritable marécage, ne permit pas aux champions de France de donner la mesure exacte de leur valeur. Toutefois, la première mi-temps, dans laquelle ils marquèrent 19 points, fut toute à leur avantage. Le Stade Bordelais triompha finalement par 22 points à 15.

LA QUATRIÈME ARME EN PÉRIL (1)

Nous terminons aujourd'hui notre série d'articles sur la quatrième arme. Par les précisions que nous avons données, nous pensons avoir fait œuvre utile et nous sommes heureux d'avoir attiré l'attention sur un état de choses qui ne saurait durer.

Il est facile de trouver les causes générales du péril qui menace en ce moment l'aviation militaire. Tout d'abord, elles tiennent à l'iusuffisance des crédits et à la mauvaise répartition des crédits votés. De plus, il est facile de se rendre compte du manque de méthode qui règne dans la constitution des diverses écoles. Il faudrait savoir où mettre les pilotes et les appareils et à cet effet former simultanément des centres avec un nombre de hangars suffisant et le personnel nécessaire. L'installation des écoles a été jusqu'ici, au contraire, précaire et provisoire.

Et surtout, l'atteinte la plus terrible provient de l'antagonisme entre les besoins des aviateurs et le formalisme du génie auquel s'ajoute la méfiance des techniciens dirigeants à l'égard des aviateurs pratiquants.

Les aérostiers ont une main-mise complète sur l'aviation pour la direction du personnel (bataillon de sapeurs aérostiers) et du matériel (Chalais-Meudon), d'où subordination totale de l'aviation à l'aérostation. Résultat imprévu qui prouve une fois de plus les flottements qui président aux destinées de notre quatrième arme. Que voulez-vous, en effet, que puisse décider le personnel dirigeant, composé uniquement d'aérostiers tant à Versailles qu'à Paris? Il ne connaît que peu de choses à l'aviation, ses décisions le prouvent. Et le plus malheureux, c'est l'ignorance où est plongé le ministère mal renseigné.

Les fonds sont dépensés surtout en achats d'appareils. On ne se demande pas où les loger. Les hangars ne sont même pas prévus.

Le personnel manque pour veiller sur les oiseaux et n'est pas susceptible de mener à bien une tâche aussi délicate. Il en sera de même tant qu'il n'y aura pas de cadres et que l'outillage sera aussi préhistorique que celui mis à la disposition de ces sapeurs. Il est impossible de se montrer exigeant vis-à-vis d'hommes considérés comme des parias. à en juger par leur casernement défectueux. On leur donne des lits dont ne voudraient pas des vagabonds. Ils n'ont pas d'effets de rechange. Trop peu nombreux pour pouvoir rendre des services, malgré leur dévouement, leur incompétence les empêche d'être d'une grande utilité, car ils ne reçoivent aucune instruction préalable. Et c'est à eux que les officiers confient leur existence. La grosse lacune réside en ce qu'ils ne sont pas encadrés; pas même un sous-officier pour maintenir la discipline et contrôler le travail.

Il faudrait, dans chaque centre, un adjudant mécanicien éprouvé, des sergents, chefs de hangars, des soldats rengagés comme mécaniciens. On leur accorderait des avantages spéciaux. On prend bien des musiciens commissionnés. Pourquoi n'agirait-on pas de même pour l'aviation? De plus, il serait indispensable d'adjoindre à chaque aérodrome militaire un officier d'administration pour soulager les aviateurs de la paperasserie. L'officier de détail ne peut plus voler, tant il est submergé par les rapports de toutes sortes, auxquels il sait d'ailleurs qu'il ne sera jamais répondu. De plus, il est obligé de payer les dépenses de sa poche, car, très largement le gouvernement lui alloue la somme de 7 centimes par jour, alors que les frais s'élèvent à 30 francs par mois pour fournir le matériel de bureau nécessité.

Le découragement des officiers aviateurs. Cette situation lamentable n'a pas été longue à porter ses fruits. Ainsi que le disait récemment un lieutenant dans l'*Opinion Militaire*: l'aviation militaire, telle qu'elle a été pratiquée jusqu'à ce jour, est une forme de la guerre, plus brutale, plus traîtresse et moins glorieuse aussi peut-être, lorsqu'on songe qu'aucune victoire, ni aucune leçon, hélas! ne peuvent justifier les sacrifices qu'elle a déjà coûtés au pays.

Les récompenses sont insuffisantes d'abord, les rémunérations ridiculement minimes, lorsqu'on songe aux frais de toute nature imposés aux pilotes et qu'on compare leurs indemnités aux émoluments des aviateurs civils. Un officier n'est pas libre de choisir son appareil. Beaucoup acceptent celui qu'on leur désigne avec le tremblement du cavalier auquel on impose un cheval dangereux pour sa première reprise d'équitation. Ils savent qu'on les prie de le monter parce que les autres l'ont refusé.

Aussi, le nombre des demandes qui était de 1.200 environ au début de 1911, tombe à la fin de l'année à 400. Beaucoup désespèrent d'être désignés, d'autres se sont rendus aux sollicitations de leurs parents qui les suppliaient d'abandonner leur rêve d'homme-oiseau. Ils l'ont fait d'autant plus facilement, que le risque à courir est en proportion inverse des récompenses à obtenir. Et le merveilleux mouvement d'enthousiasme du début menace de s'éteindre. Aujourd'hui, on peut estimer à 40 officiers environ le nombre des pilotes capables de rendre de réels services en cas de guerre.

Leur temps de pilote devrait leur être compté comme années de campagne. Mais il faudrait, naturellement, éviter les parasites, comme il s'en trouve hélas quelques-uns, qui sont devenus aviateurs pour passer leur brevet, être tranquilles et vivre dans un doux farniente!

Education théorique infructueuse. Comment peut-on admettre que le personnel de l'inspection des services aéronautiques soit recruté parmi les officiers n'ayant aucune idée de l'aviation? N'est-il pas bizarre de constater que l'entourage du général et des deux colonels placés sous ses ordres ne soit pas uniquement composé d'aviateurs. Bureaucratie, fonctionnarisme, voilà les plaies de la quatrième arme! Partout elles se retrouvent: n'est-ce pas l'une de ses manifestations que l'obligation où se trouvent les élèves d'aller faire un stage de longue durée à Versailles où on leur apprend toutes les pièces du ballon ou du dirigeable pour les faire devenir aviateurs? On leur enseigne le fonctionnement de la machine à coudre pour qu'ils sachent comment on coud les toiles. Ne serait-il pas plus logique de les envoyer faire un apprentissage sérieux chez Blériot et chez Gnôme?

Et puis, devrait-on permettre à l'autorité militaire de créer des appareils? Et quels appareils! Ceux que d'ingénieux officiers ont inventé soit à Vincennes, soit à Chalais-Meudon sont des essais qu'on n'ose même pas montrer. Ils ont coûté des sommes considérables et suscitent le sourire de ceux qui, par hasard, sont admis à les voir. Or, depuis quelque temps, il semble que les dirigeants aient des velléités de recommencer à jouer aux constructeurs, jeu dangereux et cher qui n'amuse que ceux qui se croient des aptitudes d'inventeurs. L'armée ne semble pas avoir encore compris qu'elle n'a pas à s'immiscer dans la construction des appareils, mais qu'elle doit se contenter de se procurer uniquement des aéroplanes appartenant à des types connus, classés, fabriqués en séries et livrés seulement après un minutieux examen fait par des gens compétents.

Combien faut-il d'appareils? Une fois que, dans un avenir que nous espérons prochain, le gouvernement sera parvenu à réglementer les rouages intérieurs de la quatrième arme, il sera urgent de s'occuper des appareils. Mais tant que les questions de hangars, de centres d'aviateurs ne seront pas mieux comprises, il sera inutile de chercher à augmenter notre flotte aérienne. A quoi bon laisser faire des dépenses considérables pour obtenir des aéroplanes qui, une fois qu'ils seront livrés, seront entassés pêle-mêle sous des abris inutiles comme dans un magasin de bric-à-brac? Mieux vaut être pauvre que dissiper sa fortune: cette pensée devrait-être inscrite dans tous les centres militaires et au fronton de tous les bureaux.

Lorsque tout sera bien établi et que l'armée aérienne fonctionnera de façon sûre, il faudra que nous ayons au moins 350 appareils. Nous allons citer leur répartition d'après les calculs de l'*Opinion Militaire*: les divisions de cavalerie doivent avoir trois appareils au moins; les commandants d'armée, trois; les commandants de corps d'armée, deux; les commandants de division, un; les camps retranchés, quatre; les groupes de couverture, quatre.

Tous ces éléments ont besoin d'un double jeu d'aéroplanes. Quelques-uns doivent, enfin, être tenus en réserve. D'où le tableau suivant représentant le minimum indispensable:

1°	10 divisions de cavalerie	60 appareils	30	pilotes.
2°	30 armées	60 —	30	—
3°	23 corps d'armée . . .	46 —	23	—
4°	50 divisions.	100 —	25	—
5°	5 camps retranchés . .	30 —	15	—
6°	Groupes de couverture.	30 —	15	—
7°	En réserve	24 —	12	—
		Total 350 appareils	150	pilotes.

Il s'agit, bien entendu, de pilotes habiles ayant fait leurs preuves et d'appareils à peu près neufs, susceptibles de rendre des services pendant plusieurs mois. C'est dire que ceux qui existent actuellement seront employés aux épreuves d'apprentissage. C'est donc 350 appareils qu'il s'agirait d'acheter en trois mois. A 20.000 francs en moyenne par engin, on peut estimer à 7 millions la dépense occasionnée pour acquérir le minimum du nécessaire.

Une somme semblable doit servir au renouvellement d'une partie de ces appareils avant la fin de 1912 et à couvrir les frais occasionnés par l'achat des terrains d'atterrissage, de matériel annexe, de tracteurs, de hangars, des rechanges et pour les primes au personnel. C'est donc un minimum de 14 millions qui doit-être voté immédiatement pour l'aviation. Or, le Parlement accorde généreusement la somme de 8 millions, dont une partie est déjà engloutie par les dépenses précédentes! MM. Stéphane Lauzanne et Robert Guérin ont suffisamment démontré dans le *Matin* le ridicule de cette aumône qu'ils ont comparée aux crédits votés par l'Allemagne. Il est par conséquent inutile d'y revenir. Constatons seulement que le général Roques avait demandé 23 millions!

Conclusion. On voit qu'il y a encore fort à faire pour arriver à rendre la quatrième arme ce qu'elle devrait être, ce que le Français espérait qu'elle était. Il ne faudrait pas non plus négliger les officiers-pilotes qui sont loin d'avoir une situation brillante et qui pour vivre, lorsqu'ils ne s'envolent pas sur des appareils aux ailes pourries par l'humidité, sont obligés d'effectuer des vols au taximètre, peut-on dire, humiliants et miséreux.

Enfin, il faudrait améliorer leur instruction technique, établir un trait d'union entre les aviateurs, le commandement et les unités et simplifier les services administratifs. Si la France ne remèdie pas d'urgence à cet état de choses déplorable, nous sommes appelés à être rejoints et dépassés par les autres nations.

Tels sont les résultats de l'enquête à laquelle nous nous sommes livrés. Avec une bonne partie de la presse parisienne quotidienne, dont nous avons complété les renseignements, nous avons cru faire œuvre de patriotes en dénonçant le danger permanent qui menace la quatrième arme malgré le dévouement et la bonne volonté infatigable de ses dirigeants et du ministre lui-même. Si nos renseignements étaient exagérés, nous serions trop heureux de publier les réponses des intéressés, afin de rendre l'espoir aux Français qui ont peur!

JACQUES MORTANE.

(1) Voir les N° 493 et 494.

BORDEAUX BAT LE RACING

Après une partie assez monotone, le Stade Bordelais triomphe, à Colombes, du Racing-Club de France par 22 points à 15.

Failliot s'échappe.

Failliot fut très irrégulier au cours de la partie; après avoir réussi de fort bonnes choses, il permit aux adversaires, dans la seconde mi-temps, par son inattention, de marquer un essai; il racheta d'ailleurs immédiatement sa faute et réussit à son tour à marquer pour le Racing.

Les années se suivent et ne se ressemblent pas, Bordelais, mes chers amis, vous avez dû déjà vous en apercevoir!

Comment! Avoir fourni une saison comme vous en avez fourni une l'an passé, n'avoir connu la défaite que pour l'infliger aux autres, avoir été « l'équipe vierge » et en arriver à ce résultat de battre le Racing Club de France par 22 points à 15. Et encore, tous les gens de bonne foi vous diront que le Racing Club de France a joué en dépit du bon sens pendant une bonne partie de la première mi-temps, que Failliot n'a pas été lui-même, que le terrain était lourd et glissant, que... que vous avez eu enfin une véritable chance de gagner. Je crois que c'est foncièrement injuste et que vous auriez dû au contraire ajouter au score en votre faveur un nombre respectable de points. Et je m'explique.

La première mi-temps a été toute à l'avantage de Bordeaux et la meilleure des preuves, c'est que les Parisiens marquaient 8 points dont un but sur coup franc, pendant que les méridionaux réussissaient à en marquer 19.

Les joueurs parisiens jouèrent-ils vraiment avec mollesse? Pas le moins du monde, ils firent ce qu'ils purent et ce n'est pas leur faute s'ils ne purent mieux faire. L'état du terrain,

Une mêlée.

Le jeu ne fut pas des plus plaisants. Le terrain, lourd et glissant, gênait d'ailleurs beaucoup les joueurs et s'opposait aux combinaisons de jeu; en mêlée, les Bordelais se montrèrent supérieurs aux Parisiens qui jouèrent pendant la première mi-temps avec une mollesse remarquable.

Un dribbling

Le terrain étant très défectueux par suite du mauvais temps, le jeu fut très monotone, le ballon glissant ne permit pas beaucoup d'es-

d'ailleurs, gênait beaucoup le jeu et les combinaisons, heureusement pour les équipiers du Racing.

La seconde mi-temps permet aux Parisiens de se reprendre un peu et de combler l'écart qui les sépare de leurs adversaires; ceux-ci semblent alors être presque dominés; il n'en est rien, d'ailleurs, la fatigue du voyage influe peut-être un peu sur eux, mais la cause véritable de leur manque d'allant est surtout l'état du ballon qui, lourd et glissant, empêche les enfants de la Garonne de lancer leur foudroyante ligne de trois quarts.

La partie s'est terminée par la victoire des Bordelais qui triomphèrent par 22 points à 15 après que Failliot eut fait une boulette qui coûta un essai à son club. Dans l'ensemble,

arrêté.

sayer du jeu ouvert. Aussi, les joueurs tentèrent-ils maintes fois des dribblings qui n'eurent aucune utilité et furent facilement arrêtés.

équipe du Stade Bordelais m'a semblé moins redoutable que l'an dernier; les résultats de la saison semblent d'ailleurs me donner raison, mais elle est encore de taille à mettre d'accord les équipes parisiennes sauf peut-être le Stade.

A-t-elle des chances pour le championnat de France? Je ne crois pas. Il y a du côté des Pyrénées un certain team, l'Aviron Bayonnais, qui me semble y avoir beaucoup plus de droits qu'elle, et puis il y a aussi un certain Stade Toulousain qui n'est pas à dédaigner, ce dont Bordeaux a dû s'apercevoir dernièrement. Il ne faudrait pas néanmoins en déduire que les enfants de la Garonne n'ont aucune chance de remporter la palme! La finale est encore assez lointaine et ils ont le temps de mettre leur équipe au point.

JEAN AUGER.

Encore un plaquage.

Les plaquages furent plus nombreux qu'on ne l'aurait peut-être désiré, les joueurs tombant même parfois sans avoir été touchés. Sur notre cliché, un Bordelais est arrêté par un Parisien après avoir exécuté une brillante charge. Au milieu, Lane arrête un Bordelais qui tente de s'enfuir.

Le Stade bat le Paris Université Club

Au Parc des Princes, le Stade Français tariomphé du P. U. C. par 19 points à rien.

Une touche.

Disputée devant un public restreint, la partie fut sans cesse à l'avantage du Stade qui triompha sans mal d'un adversaire inférieur. Les deux clubs et surtout le P. U. C., abusèrent des coups de pied en touche, ce qui rendit le match très monotone. En haut à droite, une touche portée.

Le Stade Français s'affirme de plus en plus comme le favori du championnat de Paris; après avoir eu un début de saison assez laborieux, il a triomphé successivement de tous ses adversaires; le Stade Bordelais seul l'a battu par 3 points à rien, et chez lui; si le match s'était passé à Paris, il est probable que le résultat eut été tout autre.

Tour à tour, Vaugirard, après bien des péripéties, a été vaincu, sur le terrain d'abord et sur le tapis vert de la rue de Provence ensuite; c'est, entre parenthèse, une histoire qui ne serait jamais arrivée si les réglements de l'U. S. F. S. A. n'étaient pas surannés et malétablis. Puis ce fut le tour les autres clubs, le Racing, le S. C. U. F, le P. U. C; ainsi, après avoir été classé troisième du championnat, voici notre vieux Stade en passe de s'attribuer le titre encore une année.

Les autres clubs ont-ils des chances pour les matches retour? Je ne le crois pas! Je laisserai de côté le P. U. C. qui forme un team vraiment trop irrégulier pour qu'on puisse fonder sur lui des espérances. Le S. C. U. F.! L'ancien champion de Paris est je crois complètement hors de forme; les lignes sont constamment remaniées, on ne sait trop ce que l'on doit faire et puis, on est sur le coup d'une décision injuste, au sporting je m'empresse de le dire. Pour être franc je crois que les Universitaires se moquent du Championnat.

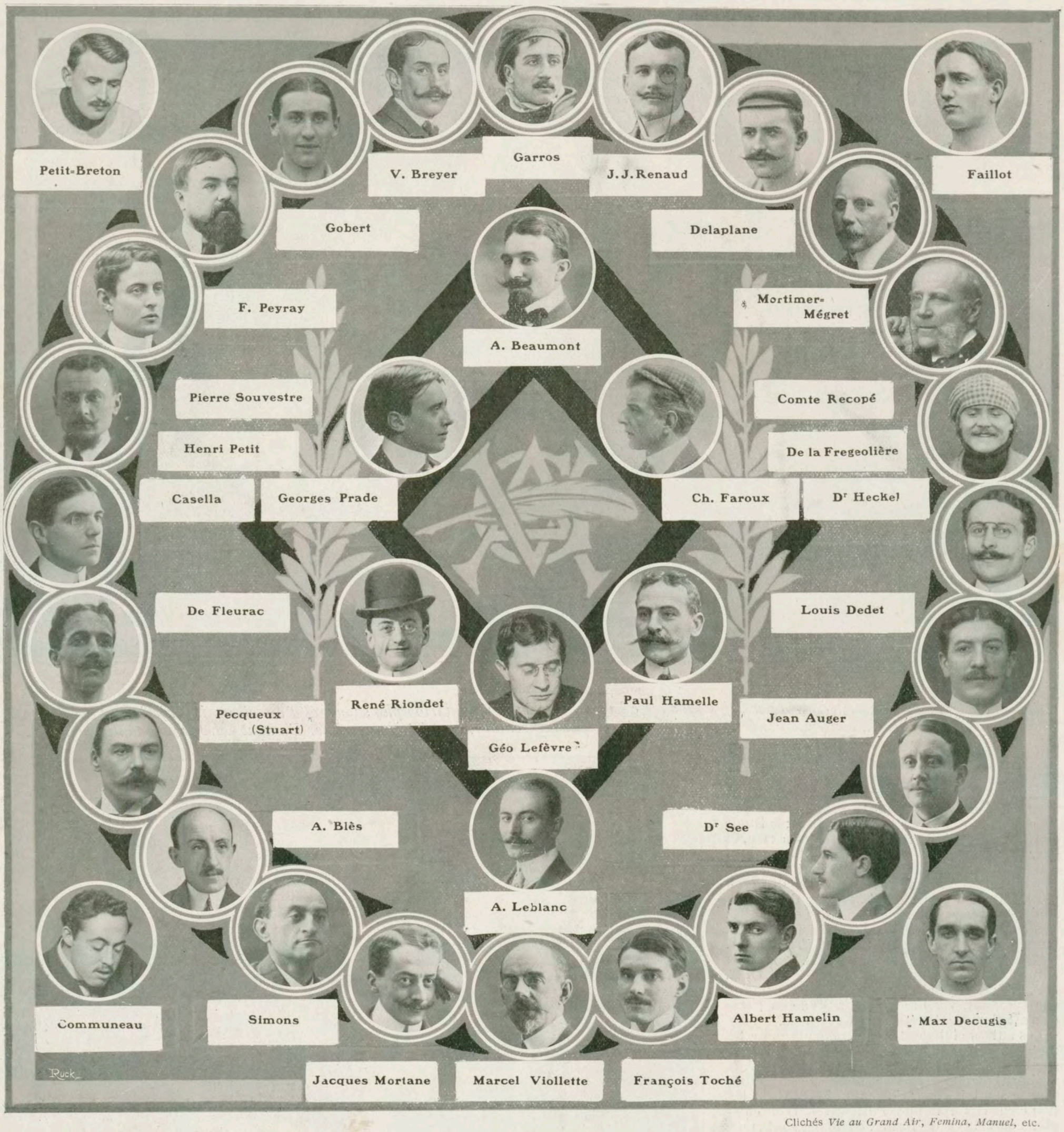
Le Racing ne peut mieux faire qu'il n'a fait jusqu'à présent, et si l'équipe est bonne dans l'ensemble, il n'en est pas moins vrai que certains joueurs seraient mieux placés en équipe seconde qu'en première. Vaugirard, est encore trop jeune pour penser sérieusement triompher du vieux Stade ; il l'inquiétera, c'est certain et sera même pour lui l'adversaire dangereux, mais tout se bornera là et nous aurons cette année le club bleu et rouge champion de Paris.

J. A.

Une sortie de mélée.

Le Stade Français fut supérieur dans toutes ses lignes, et pourtant il fut obligé de jouer avec plusieurs de ses réserves, internationaux pour la plupart d'ailleurs.

LA RÉDACTION DE LA VIE AU GRAND AIR



Clichés *Vie au Grand Air*, *Femina*, *Manuel*, etc.

C'est dans notre prochain numéro, portant la date du 20 janvier, que nous commencerons la nouvelle série de la *Vie au Grand Air* dont nous avons fait déjà connaître la formule. Grâce à une augmentation du nombre de pages, grâce aussi à une répartition différente du texte et des photographies, nous pourrons consacrer une place bien plus grande aux articles. La *Vie au Grand Air* restera toujours au premier rang au point de vue de la documentation par l'image, mais elle sera en même temps la revue sportive sérieuse, où toutes les questions à l'ordre du jour seront traitées par les personnalités les plus compétentes dans chaque sport. C'est ainsi que nous publierons dans chaque numéro des articles d'André Beaumont sur l'aviation, de Georges Prade sur l'automobile, de Géo Lefèvre sur les sports athlétiques, de Riondet et Stuart sur l'hippisme, de Jacques Mortane sur le cyclisme et la boxe, etc.

Nous nous sommes en outre assuré la collaboration régulière de Charles Faroux, Paul Hamelle, Dr Heckel, François Peyrey, J. J.-Renaud, Alfred Leblanc, Victor Breyer, Garros, Max Decugis, Georges Casella, Mortimer-Mégret, Baretti, Ct Ferrus, Henri Petit, Arthur Bles, Pierre Souvestre, Comte Récopé, L. Doyen, L. Dedet, de Fleurac, Lucien Petit-Breton, Communeau, Failliot, de la Frégeolière, E. G. Sée, Jean Auger, etc.

Nous publierons en outre une série d'enquêtes, d'études techniques, de façon à faire de la *Vie au Grand Air* une encyclopédie complète et vivante des sports.

Dans ce même numéro, nous commencerons la publication des mémoires de James J. Jeffries, ancien champion du monde de boxe, illustré par Robert Edgren, le maître humoriste américain. Outre l'intérêt sportif et documentaire de ces mémoires, ils seront doublés d'un amusant concours, ouvert à tous nos lecteurs, et doté de très beaux prix dont on trouvera la liste dans notre prochain numéro. Ce numéro, exceptionnellement, sera vendu au prix de

25 centimes.

Nous conseillons à nos lecteurs de le retenir dès à présent à leurs marchands de journaux.

LES AMÉRICAINS A PARIS

Floger.
Trois fois vainqueur des Six jours de Madison.

Hill.
Hill est un autre spécialiste des Six Jours.

Moran.
Moran réussit avec Root à remporter les Six Jours de 1910. Ils parvenaient à battre à l'emballage le sprinter Clark et Fogler.

Root.
Le grand triomphateur des Six Jours de Madison. Root s'est adjugé quatre fois la victoire. C'est un record.

Collins.
Le spécialiste du demi-fond, 6e dans les derniers Six Jours et vainqueur de la course derrière moto de dimanche dernier.

La Vie au Grand Air

Photographies de notre envoyé spécial.

SOFA GAGNE LE PRIX DE MONTE-CARLO A NICE

Le Prix des Citronniers haies, 2 800 m.; 4.000 fr.). — Nice, 4 janvier
Mais II, au baron M. de Rothschild, a triomphé de ses neuf concurrents: Lord Burgoyne, qui seul pouvait le menacer, était tombé.

Le Prix des Orangers (haies, 2.800 mètres ; 4.000 fr.). — Nice, 4 janvier.
Silver Cherry amené jusqu'à l'entrée de la ligne droite; à ce moment, Tattling fournissait son effort et gagnait de trois longueurs.

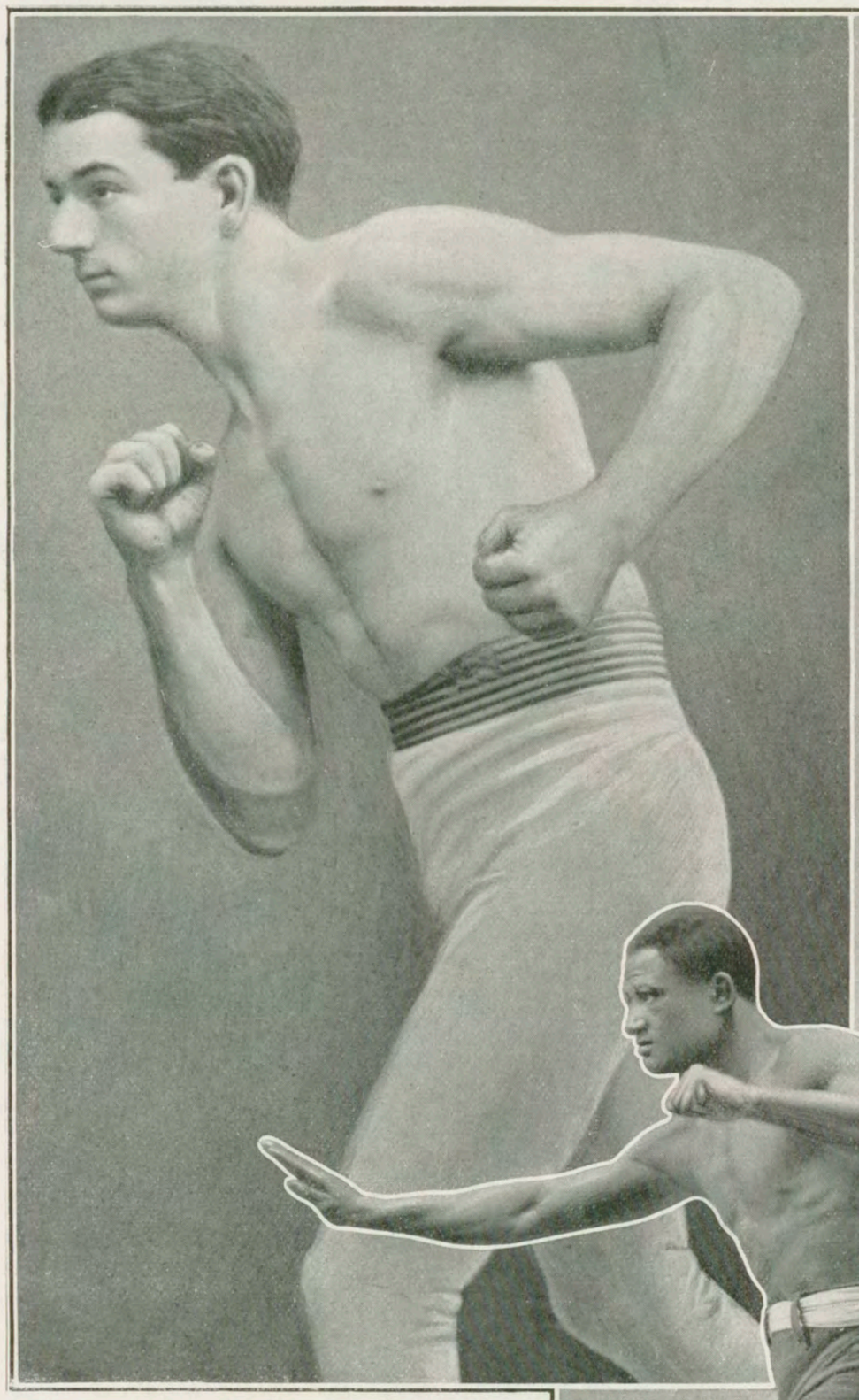
Le Prix de Monte-Carlo (haies, 3.000 mètres, 50.000 francs), Nice, 7 janvier.
Silver Cherry, Jonquille et Wimbledon s'élançaient en tête, devant Rioumajou, Clannish et Ravigote. Batailleur et Sofa restaient à l'arrière-garde. Dans le tournant de la mer, Rioumajou était battu. Sofa se rapprochait, engageait une lutte sévère en plat avec Hopper, et l'emportait d'une longueur sur le cheval de M. Guerlain. — En médaillon, l'arrivée du Prix de Villefranche, gagné par Blagueur II.

Le brigadier-jockey Alec Carter.
L'excellent jockey, qui finit son service militaire, a employé brillamment une permission de 48 heures en triomphant avec Sofa.

Le saut de la dernière claie, dans le Prix de Monte-Carlo.
Sofa, qui venait de se classer troisième du Prix des Orangers, derrière Tattling et Ravigote a gagné assez facilement le Grand Prix de Monte-Carlo. Il n'avait remporté que deux courses, l'une à Auteuil et l'autre à Vincennes, néanmoins son écurie le considérait comme un cheval de classe, le brigadier-jockey Carter l'a monté très habilement — en médaillon, Sofa, dans le paddock de l'hippodrome du Var.

PEUT-ON ÊTRE ET AVOIR ÉTÉ?

Kid Mad Coy, ancien champion du monde de boxe poids moyen, l'un des plus prodigieux athlètes du ring, s'est remis à l'entraînement. Peut-il avoir encore des prétentions?

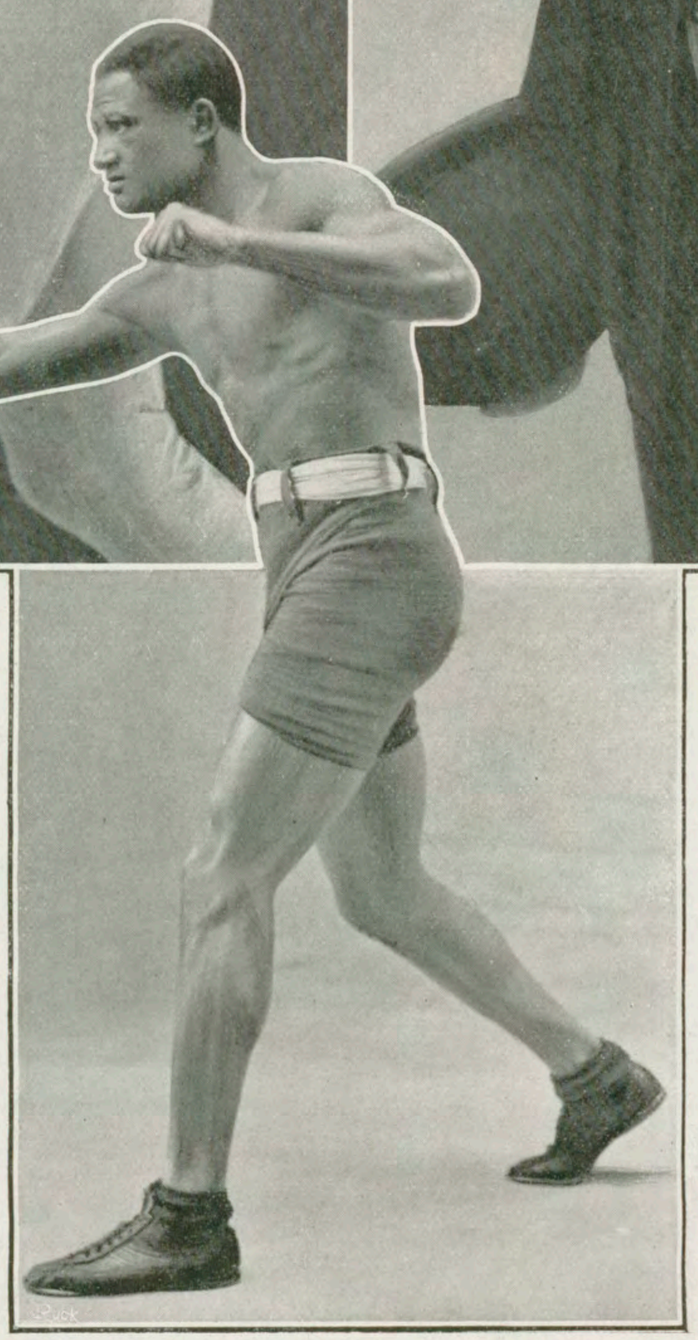


Kid Mac Coy, il y a dix ans.

Kid Mac Coy, ancien champion du monde des poids moyens, après une retraite de six mois, est revenu au ring.

Kid Mac Coy aujourd'hui.

Kid Mac Coy est aujourd'hui âgé de 39 ans et il espère reconquérir le titre qu'il possédait. Cela semble bien difficile.



George Guenther.

Le nègre George Guenther a rencontré mercredi dernier Kid Mac Coy, qui battit récemment Croxon en trois reprises.

MERCREDI dernier, Kid Mac Coy a rencontré le nègre George Guenther. Nous l'avons déjà vu, depuis son retour à la boxe, écraser l'Anglais Croxon en trois rounds. A vrai dire, cette performance ne prouve pas beaucoup en sa faveur. La question reste toujours la même : Kid Mac Coy a-t-il pu retrouver sa forme d'antan? Il est encore très rapide, doué d'une science extraordinaire, mais nous ignorons s'il a toujours le souffle nécessaire pour supporter un dur combat et surtout s'il est capable d'encaisser des coups durs sans abandonner.

Il semble presque impossible que Mac Coy puisse réussir là où a échoué James J. Jeffries.

Né le 17 octobre 1873, à Rush County (Indiana), il débuta en 1895 et se retira en 1905. Il pèse 70 kilos et mesure 1 m. 79. Il a livré 101 combats durant sa carrière. Il remporta 65 victoires et n'essuya que 4 défaites. En 1899, il fut battu par le poids lourd Tom Sharkey, celui qui mit en si grande difficulté le colosse Jim Jeffries.

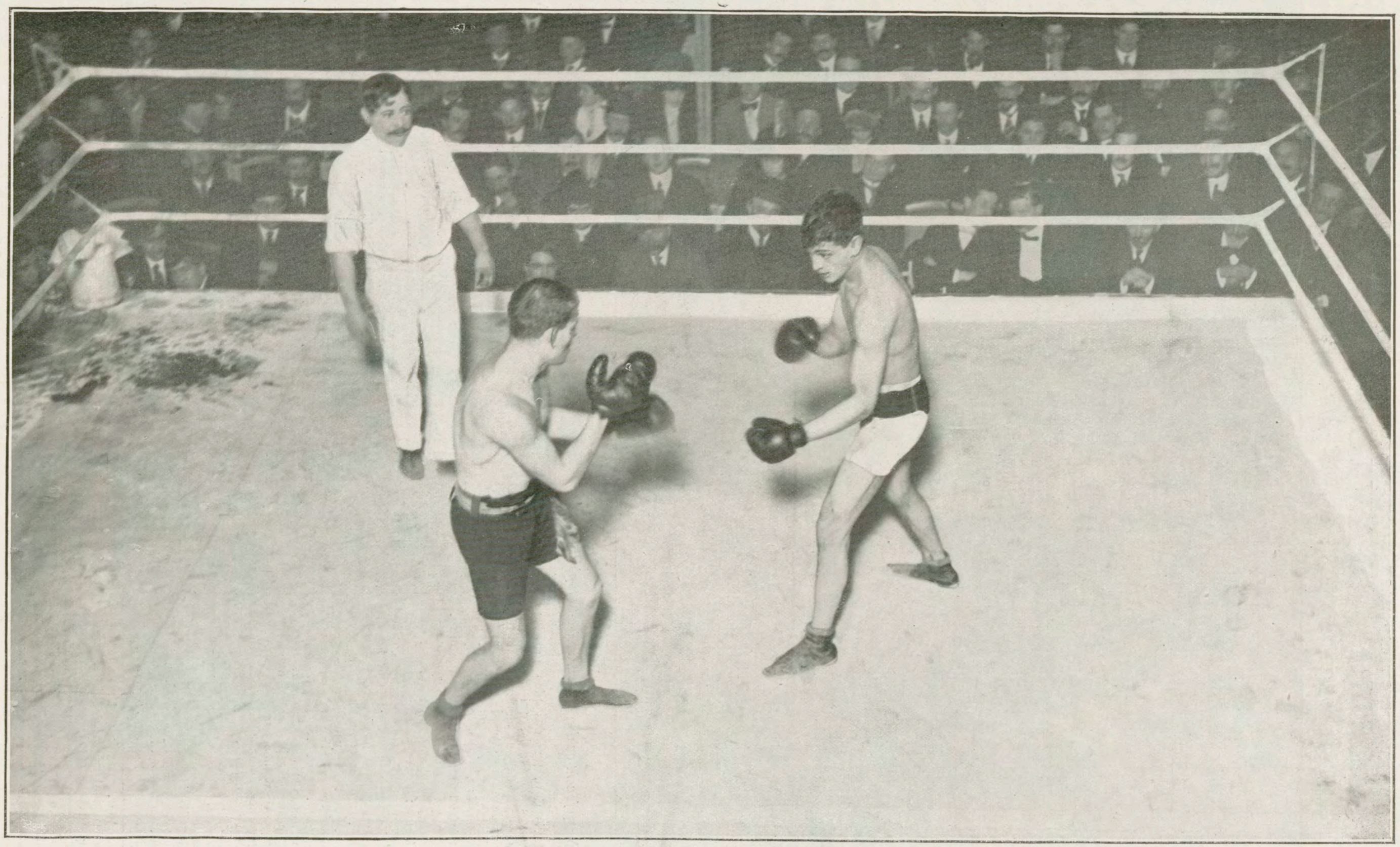
Mais, ce qu'on ne saurait dire, c'est la science extraordinaire de cet ancien vrai champion. C'est à lui que les boxeurs doivent le fameux *corkscrew* ou coup en tire-bouchon. Au lieu de parer en se couvrant. Kid Mac Coy cherchait à profiter d'une attaque pour rentrer et diriger le combat. Son jeu de jambes était magnifique, son appréciation de la distance était presque imprudente, l'exactitude de ses coups donnés avec le bras raccourci était tout simplement merveilleux. Long à se mettre en train, dès qu'il était en action, son jeu devenait déconcertant, ses mouvements étaient réfléchis et curieux. Il tenait les coudes en dehors et les mains presque jointes, et, dans cette position, distribuait méthodiquement, ça et là, les coups les plus formidables comme en balançant les bras. Puis il endormait la confiance de son adversaire et, au moment où on s'y attendait le moins, il se glissait et rentrait définitivement jusqu'à ce que knock-out s'ensuive.

Tel fut Kid Mac Coy, de son vrai nom Norman Selly. Redeviendra-t-il ce qu'il fut? Nous en doutons, mais nous attendons de nouvelles rencontres.

J. M.

La Vie au Grand Air

LES DÉBUTS DES AMÉRICAINS A PARIS

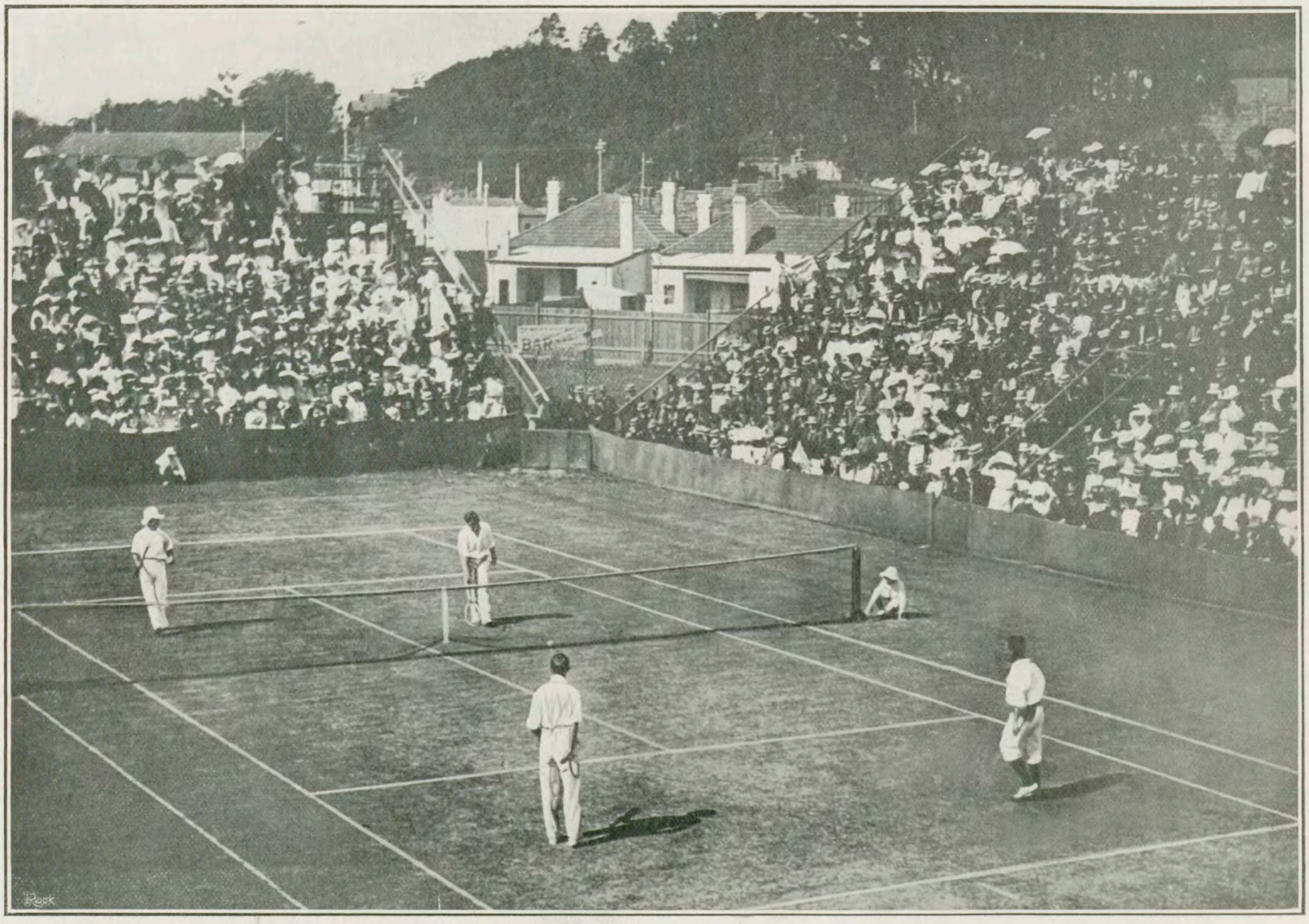


LÉON BERNSTEIN TRIOMPHE DE FAÇON INDISCUTABLE DE JACK O'DONNELL

Samedi dernier, les Américains Jack O'Donnell et Mike Glover ont fait leurs débuts à Paris. Le premier était opposé à Léon Bernstein, le second au nègre Young Johnson. Plus puissant que le Français, Jack O'Donnell fut nettement surclassé par le très fin et très scientifique Léon Bernstein. Celui-ci fournit un combat splendide, touchant quand et où il voulait avec une admirable précision. Mike Glover, lui aussi, vainquit aux points. Il se foula les deux mains au quatrième round, mais cela ne l'empêcha pas de mettre en piteux état la face du nègre qui était ruisselant de sang. Young Johnson est une véritable enclume. Il possède, à défaut d'adresse, un courage extraordinaire. Il serait intéressant de voir Mike Glover aux prises avec Carpentier.

LA COUPE DAVIS EN AUSTRALIE

Disputée cette année à Christchurch, la grande épreuve de tennis a été une nouvelle victoire Australienne.



Deux excellentes équipes australiennes.

Dunlop et Sharp jouent en double contre Rice-Campbell devant un très nombreux public. Les courts australiens sont en gazon, comme en Angleterre.

La Davis Cup, une des plus grandes épreuves de tennis, qui a presque l'importance d'un championnat du monde, s'est disputée la semaine dernière à Christchurch, Nouvelle-Zélande. On croyait à une victoire de l'Amérique qui, victorieuse de l'Angleterre dans les éliminatoires, avait envoyé une redoutable équipe composée de Beals Wright, Mac Laughlin et Larned.

Il n'en fut rien : les Américains qui, pour se familiariser avec les courts en gazon, s'entraînaient à Christchurch depuis un mois, furent battus malgré tous leurs efforts par les Australiens : Brookes, Dunlop et Heath.

Ce résultat, en l'absence de Wilding qui n'avait pas daigné prendre part au tournoi, semble surprenant. Brookes, le terrible gaucher, dont les smashes et les services sont irrésistibles, est un merveilleux joueur de tennis. Aussi, ses victoires en simple et en double ne doivent-elles pas nous étonner mais Heath et Dunlop, qui l'été dernier, au cours de leur voyage en Europe furent largement défaits par nos joueurs, ne semblaient pas devoir vaincre des hommes comme Larned « the greath » et Mac Laughlin.

Le premier jour, Norman Brookes, battit Beals Wright, par 3 sets à 1 ; 6-4, 2-6, 6-3, 6-3. R. W. Heath en fit de même avec W. A. Larned ; 2-6, 6-1, 7-5, 6-2.

Le second jour, Brookes et Dunlop en double, rencontraient Mac Laughin et Beals Wrigth. Une affluence considérable se pressait dans les tribunes pour assister à ce match qui bien que joué en quatre sets, dura deux heures et demie. Il fut passionnant de bout en bout, et se termina par la victoire des Australiens qui marquèrent vingt-quatre jeux à vingt 6-4, 5-7, 7-5, 6-4.

Le troisième jour, Brookes battit en simple Mac Laughlin, qui remplaçait Larned blessé au pied, il le fit péniblement en cinq sets, 6-4, 3-6, 4-6, 6-3, 6-4. Le dernier match, qui devait opposer Wright et Heath fut gagné par ce dernier, Wright indisposé ayant déclaré forfait.

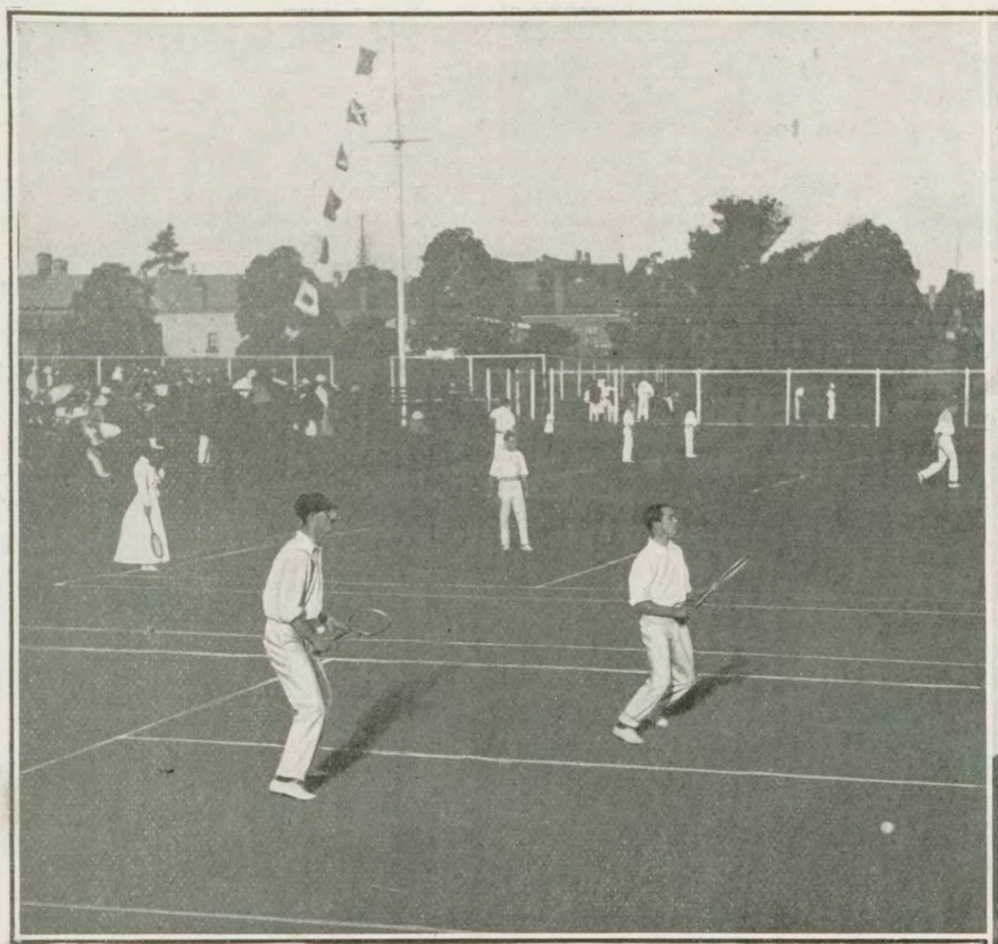
Sharp et Pockey.

L'Australie, invincible en rugby, possède aussi de merveilleux tennismen.

Les précédentes Coupes Davis. Le réglement de la Coupe Davis, qui remonte à l'année 1900, rappelle celui des diverses Coupes Gordon-Bennet ; il déclare en effet que le challenge doit-être joué dans le pays des vainqueurs de l'année précédente et que les diverses nations engagées doivent disputer entre elles des éliminatoires, afin de fournir le pays à opposer au tenant.

Jusqu'en 1906, les Anglais et les Américains se partagèrent l'honneur de détenir la Davis Cup ; mais en 1907, les Australiens Brookes et Wilding se l'approprièrent et la défendirent brillamment l'année suivante contre les Américains Alexander et Beals Wright. En 1909, les eunes champions de l'Université de San-Francisco, Long et Mac Laughlin, livrèrent de vigoureuses attaques aux Australiens, sans parvenir à leur enlever la Coupe. On peut dire cependant que s'ils avaient été plus accoutumés au terrain et au climat, que s'ils avaient pu s'entraîner plus longuement, le résultat aurait été modifié.

L'an dernier, par suite des difficultés du déplacement, aucune natation ne vint disputer le challenge à l'Australie.



Wright et Jones.

L'Américain Wright s'entraîne en double avec Jones, le champion de Sydney.

A quand une équipe française? Après le résultat de cette année, il est permis de croire qu'une équipe composée de Decugis, Gobert et Laurentz, si elle avait le courage de s'exiler pendant quatre mois, reviendrait en France avec la célèbre Coupe.

Nos trois joueurs sont imbattables à l'heure actuelle, et avec un peu d'entraînement, pour se familiariser avec le climat et les courts en gazon, ils devraient forcer les Australiens à s'incliner.

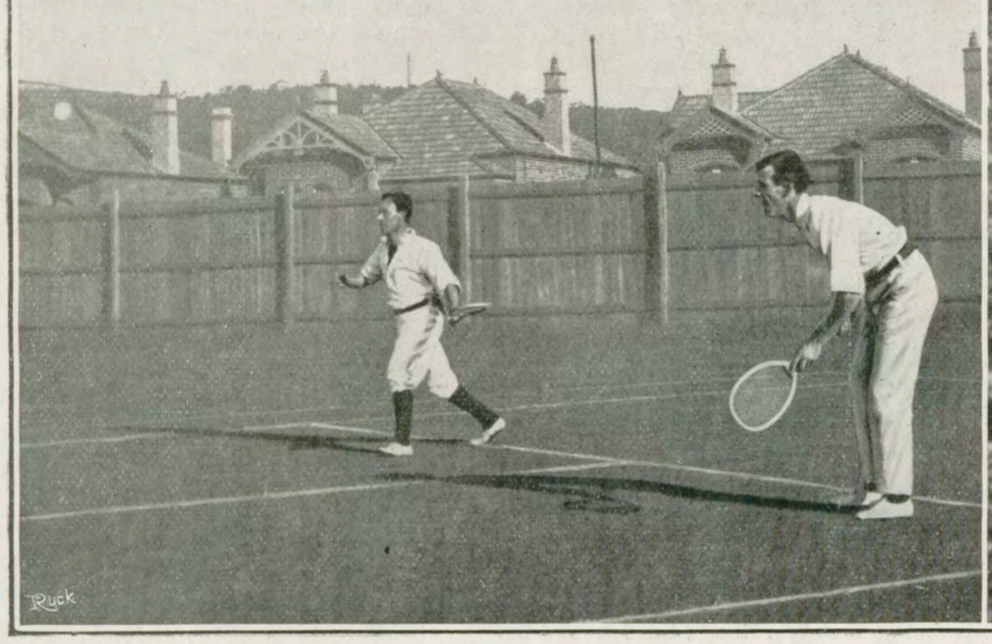
Ils seraient certains de trouver auprès du public de là-bas, qui est un des plus sportifs du monde, un accueil enthousiaste.

A défaut de ces trois champions, le match Lyon-Paris nous a prouvé que nous pouvions compter avec nos provinciaux. Une équipe composée de Poulin, Tavernier, Williams, à la condition bien entendu, de se qualifier dans les éliminatoires, pourrait affronter sans crainte les Australiens chez eux.

F. Toché.

Le service de Norman Brookes.

Le célèbre australien Brookes est gaucher, son service et ses smashes sont irrésistibles.



Rice et Campbell.

Ces deux joueurs très précis et rapides, forment ensemble une des meilleures équipes d'Australie.

Pouchois, sur bicyclette munie de pneus Hutchinson, a battu Schilles qui faisait ses débuts comme professionnel.

Reproduction de l'affiche des Jeux Olympiques de 1912, qui se dérouleront à Stockholm.

A.-V. Chapman, tombé avec Lord Burgoyne, dans le Prix des Citronniers, à Nice, est placé sur une civière. Il recourut le dimanche.

Banquet offert aux aviateurs ayant participé au meeting d'aviation de Toulon, et présidé par André Beaumont et le Préfet maritime.

Le Prix des Etats-Unis, disputé au Palais des Sports, dimanche dernier, est revenu à Dupuy, devant Fogler et Jacquelin.

Le départ de la Coupe du Jour de l'An, disputée le 1er janvier dans le Lez, à Montpellier.

Un passage difficile au cours d'un rallie-papiers organisé à Madagascar. La colonie européenne apprécie beaucoup ces sortes d'épreuves.

André Assimacopoulo, champion égyptien de natation, vitesse et demi-fond.

Le Championnat de France de figure sur glace a été gagné par Trugard. De gauche à droite les concurrents du Championnat : Heidé, Pigueron, George, Trugard, le vainqueur, et Sabouret.

L. Godard, l'aéronaute bien connu, vient de recevoir la Légion d'honneur.

Principaux Résultats techniques du 2 au 8 Janvier 1912.

ATHLÉTISME

VENDREDI 5 JANVIER. — Boxe. — Londres. — Sid Burns bat Johnny Summers aux points en 20 rounds, dans un match éliminatoire comptant pour le championnat d'Angleterre welter-weight.

SAMEDI 6 JANVIER. — Paris. — Bernstein bat Jack O' Donnell, en dix rounds. Mike Glover est déclaré vainqueur aux points de Young Johnson après les dix reprises du combat.

DIMANCHE 7 JANVIER. — Football Rugby. — Colombes. — Le Stade Bordelais bat le Racing-Club de France par 22 points à 15.

— Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Paris Université Club par 19 points à rien.

CYCLISME

DIMANCHE 7 JANVIER. — Palais des Sports — *Handicap* (10.0 mètres) : 1. Appelhans; 2. Costet; 3. Martin.

— *Match Pouchois-Schilles* : 1. Pouchois qui gagne les deux manches.

— *Prix des Etats-Unis* (8 kilom. 045) : 1. Dupuy; 2. Fogler; 3. Jacquelin.

— *Critérium d'Amérique* (Une heure derrière motos) : 1. Collins, 70 kilom. 530 m.); 2. Nat Buttler; 3. Walthour; 4. Moran.

ESCRIME

DIMANCHE 7 JANVIER. — Les armes de combat. — *Prix de l'Angle-Beaumanoir* (handicap). 1re poule : 1. Bourgoin; 2. Guibaut; 3. Dr Bernard; 2e poule : 1. Paul Weill; 2. comte de Nabat; 3. Duchesne; 3e poule : 1. Riéri; 2. comte de Croizier; 3. L. Bruneau.

HIPPISME

JEUDI 4 JANVIER. — Nice. — *Prix des Citronniers* (haies, 2.800 mètres, 4.000 francs) : 1. Maïs II, au baron M. de Rothschild (E. Doux); 2. Escarboucle; 3. Cristal. — P. M. : gag., 20 fr. ; pl, 10 fr. 26 fr. 50, 11 fr.

— *Prix de Beaulieu*, (Steeple, handicap, 4 000 mètres, 5.000 fr.) : 1. Ray Grass, à M. James Hennessy (P. Woodland); 2 Le Matifan; 3. Rocroy. — P. M. : gag , 15 fr. 50; pl , 10 fr. 50. 14 fr 50.

DIMANCHE 7 JANVIER. — Nice. — *Prix de Villefranche* (Steeple, 3.500 mètres, 5 000 francs) : 1. Blagueur II, à M. Veil-Picard (G. Parfrement); 2. Renteria; 3. Monticello. — P. M. : gag , 7 fr., pl., 6 fr., 6 fr. 50.

— *Prix de Monte-Carlo* (haies, 3 000 mètres, 50.000 fr.) : 1. Sofa, à M. James Hennessy (A. Carter); 2. Hopper; 3. Kumamoto. — P. M. : gag , 131 fr , pl. 31 fr. 50, 46 fr , 16 fr.

LAWN-TENNIS

MERCREDI 3 JANVIER. — Christchurch. — La coupe Davis est gagnée par l'équipe australienne Brookes, Heath, Dunlop, qui bat l'équipe américaine Wright, Larnod, Loughlin.

NOTRE TABLE DES MATIÈRES

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs la table des matières du second semestre 1911 de la *Vie au Grand Air*. Cette table sera envoyée gratuitement à tout abonné qui nous la demandera et contre 0 fr. 25 en timbres-poste à tout lecteur non abonné.

LE MONDE ET LES SPORTS

LES habitants de la petite ville de Carentan (Manche) possèdent une lucidité et un instinct sportif merveilleux. Quatre d'entre eux viennent de se classer dans les derniers concours organisés par la *Vie au Grand Air* et par notre confrère *Excelsior*. Ce sont : M. E. Bonnissent, vainqueur de notre concours de Noël; M. Arcens, sixième de la même épreuve; MM. Boisgard et Norbert Decour qui gagnèrent respectivement les concours ouverts par notre confrère à l'occasion de la rencontre Harry Lewis-Carpentier et du match France-Irlande.

Voilà des sportsmen qui viennent bouleverser l'idée que nous nous faisions de l'Œdipe de province, le pilier d'estaminet caricaturé par Gavarni.

LES voitures Rolland Pilain, qui firent l'an dernier une si grosse impression au circuit de la Sarthe, seront au départ dans le Grand Prix de l'Automobile Club de France 1912. Elles ont été engagées sous les numéros 49 et 50. D'autre part, le constructeur strasbourgeois Mathis annonce qu'il disputera le Grand Prix, formule libre.

LE lycée Janson de Sailly a toujours été considéré comme une pépinière de champions. Parmi les hommes volants d'aujourd'hui, beaucoup ont fait leurs études au sportif établissement de la rue de la Pompe. Latham, Garros, Bielovucic, Mathieu et le jeune Paulmier, celui-là même qui vint d'Issy-les-Moulineaux à Buc le matin de Paris-Rome, sur un appareil de son invention, comptèrent au nombre de ses plus brillants élèves.

LA Maison Anzani nous informe qu'elle a abandonné le moteur 5 cylindres en étoile pour le 6 cylindres, qui lui est bien supérieur.

LE dimanche 28 janvier, sur l'hippodrome du Tremblay, se disputera au cours de la réunion de Coursing, la coupe offerte au Greyhound-Club par *Fermes et Châteaux*. Seront seuls admis à courir, les chiens s'étant déjà classés premier ou second en France.

LE Club Alpin Français, qui a pris l'initiative d'organiser en France des épreuves internationales de Ski, donnera son sixième concours à Chamonix, du 3 au 8 février 1912, sous la Présidence d'honneur du Ministre de la Guerre, avec épreuves spéciales à Samoëns et à Sixt.

Ces fêtes s'annoncent très brillantes, grâce à la participation de l'Armée Française et à l'envoi de nombreuses délégations militaires étrangères.

TOUS nos abonnés peuvent se garantir des indemnités élevées, en cas d'accidents leur arrivant pendant la pratique d'un sport et ce gratuitement (voir nos carnets multiprimes).

Nous nous sommes adressés pour garantir ainsi nos abonnés à la Société « La Mutualité », 46, rue de Provence, à Paris, qui s'est fait une spécialité des « assurances sports ».

La Mutualité assure aussi contre l'incendie, la maladie et tous les accidents.

CE QU'IL FAUT LIRE

Le Manuel du Roller-Skating, le vol. 1 fr 25. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

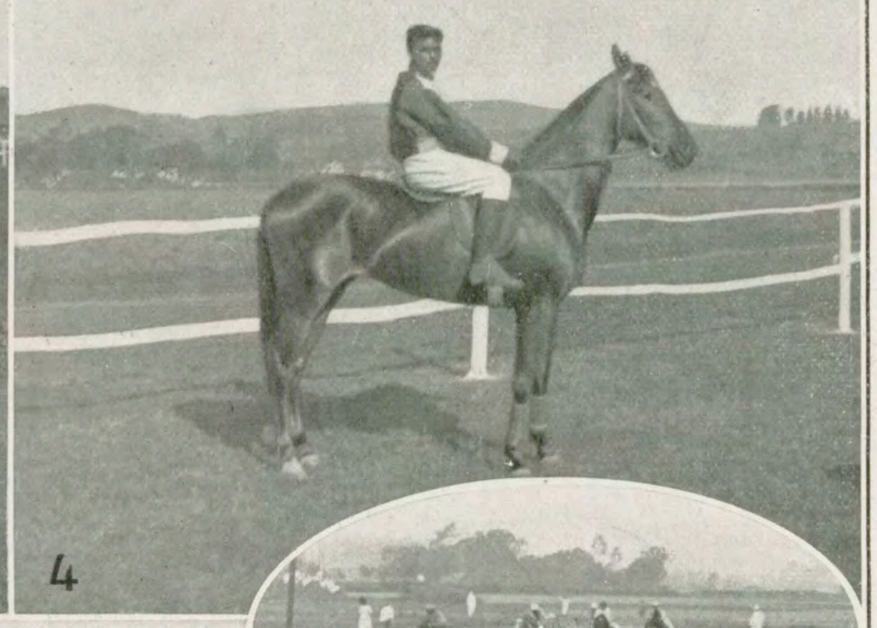
Voir dans *Je sais tout* du 15 janvier une chasse en aéroplane par Martinet et Legagneux.

L'HIPPISME AUX COLONIES

1

2

3


4

7

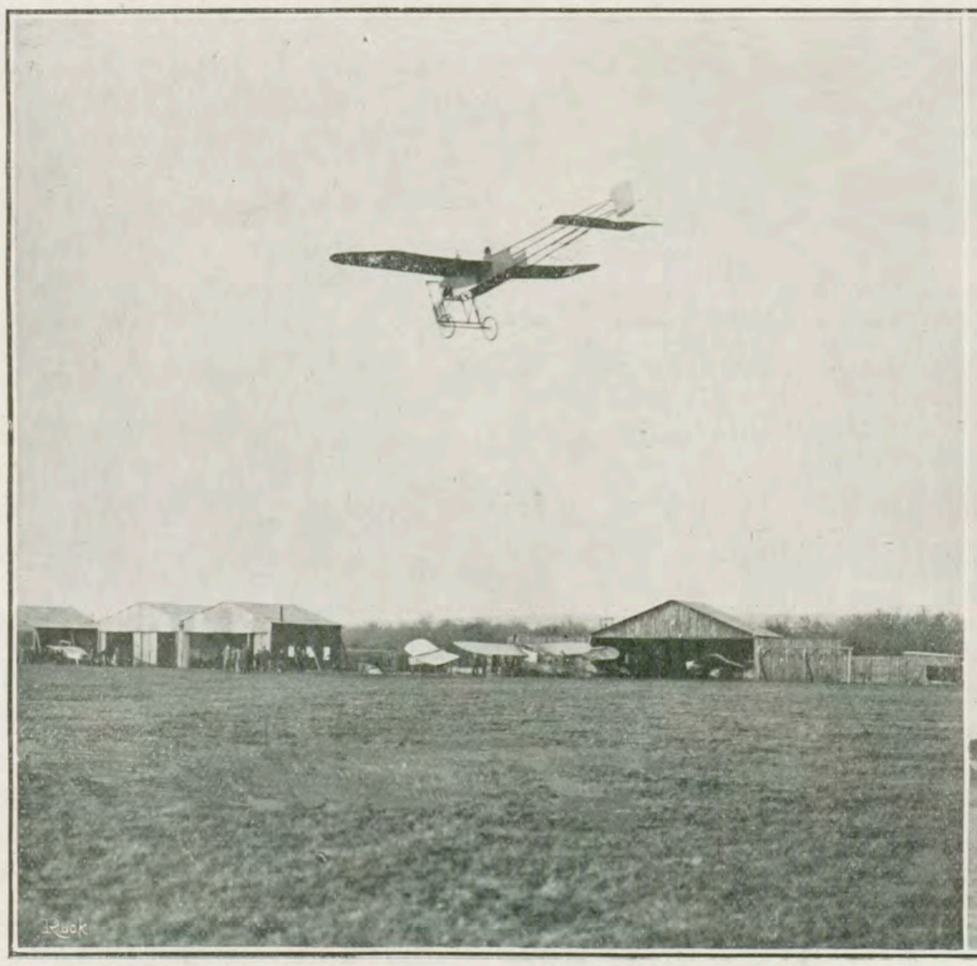
5

6

LES COURSES A MADAGASCAR

1. Les haras de Beshourouhita gros centre d'élevage de Madagascar. — 2. Pesage d'un jockey malgache à l'hippodrome de Fianarantsoa. — 3. Cosaque, *classé deuxième dans le Prix de la Ville de Fianarantsoa.— 4.* Lalao, *la gagnante.— 5. Le départ d'un rallie-papiers sur l'avenue Besson. — 6. Les poulinières aux haras de Beshourouhita. — 7. L'arrivée d'une course à l'hippodrome de Fianarantsoa.*

L'AVIATION A PAU



Le touriste Etienne Giraud.

M. Etienne Giraud, l'éclectique sportsman, émerveille en ce moment, la région paloise par ses randonnées aériennes à travers les montagnes. (Détails techniques : monoplan Blériot, magnéto Bosch.)

Un vol de Védrines.

Védrines essaie en ce moment, à Pau, un nouveau monoplan muni d'un 100-chevaux avec lequel il espère dépasser le 150 kilomètres à l'heure. (Dét. tech : monoplan Deperdussin, hélice Chauvière.)

Notes financières

Le 20 janvier va s'ouvrir le souscription aux 2.000.000 d'obligations communales émises par le *Crédit Foncier de France.* Il est superflu de s'étendre sur le rôle de cet établissement, que tout la monde connaît, au moins dans ses grandes lignes. Rappelons seulement que le *Crédit Foncier* a pour objet de prêter sur hypothèque aux propriétaires d'immeubles des sommes remboursables soit à long terme, par annuités, soit à court terme, avec ou sans amortissement. A cet effet, il crée et négocie des obligations foncières, pour une valeur qui ne peut dépasser le montant des sommes dues par les emprunteurs.

D'autre part, le *Crédit Foncier* a encore pour but de prêter avec ou sans hypothèque, aux départements, aux communes, aux associations syndicales, au hospices et établissements publics, et, pour subvenir à ces prêts, il émet des obligations communales. C'est à cette dernière catégorie qu'appartiennent les deux millions d'obligations qui vont être offertes au public. Il est inutile d'insister sur les garanties qu'elles présentent, puisque les annuités que les communes doivent au *Crédit Foncier* leur sont affectées, et que la garantie de l'établissement lui-même, qui suffirait à défaut d'autre, ne fait que se superposer à celle que présente l'affectation que nous venons de définir.

Les obligations dont nous parlons sont particulièrement séduisantes, d'abord en raison des facilités de versements qui les mettent à la portée de l'épargne même la plus modeste, et ensuite, à cause du nombre de lots offerts, dont le total annuel est le plus élevé qui ait été atteint jusqu'ici. Voici d'ailleurs les conditions de la souscription :

Le prix d'émission est fixé à 248 fr. 50.

L'intérêt annuel est de 3 0/0, soit 7 fr. 50 par an, payables par moitié les 1er juin et 1er décembre de chaque année. La durée de l'emprunt est de 70 ans. L'amortissement s'effectuera en douze tirages par an pendant les vingt premières années, et en six tirages par an à partir de la vingt et unième année jusqu'à amortissement complet. Chaque tirage comprendra un lot de 100.000 francs, un lot de 10.000, francs, douze lot de 1.000 francs et 100 lots de 500 francs. Le premier tirage est fixé au 22 mars 1912.

La souscription sera close le 20 janvier 1912.

La libération des titres s'effectuera comme suit:

15 francs à la souscription le 20 janvier.

15 francs à la délivrance des titres provisoires, du 12 au 28 février 1912.

Le solde, par versements échelonnés, depuis le 25 mai 1912 jusqu'au 8 juillet 1915.

La libération par anticipation n'est pas admise, sauf autorisation ultérieure.

On peut souscrire par correspondance.

Nous avons fait remarquer à plusieurs reprises que la periode d'agitation qu'avait traversée le Mexique, et qui semble toucher à sa fin, n'avait eu qu'une très faible répercution sur la vie économique du pays. Voici une preuve nouvelle de ce que nous avons ainsi avancé :

Le ministère des finances du Mexique a présenté au Congrès les comptes du Trésor pour le dernier exercice fiscal (1910-1911) et le projet de budget pour le prochain exercice (1912-1913).

Voici les principaux chiffres de ces budgets :

Pendant l'exercice 1910-1911, les recettes normales se sont élevées à 111.143.401 $ 91; les dépenses normales à 100.913.923,76: soit un excédent de recettes de 10.228.478,15 (La valeur de la piastre équivaut à 2,10).

Par rapport aux prévisions du budget, l'excédent des recettes a été de 10.349.401,91. Le rendement des impôts sur le commerce extérieur dépasse ces prévisions de 7.228.021,91. Quoique dans une proportion moindre, toutes les autres branches de recettes ont produit plus qu'il n'était prévu dans le projet.

Le prochain exercice prévoit une recette totale de 109.257.500 piastres contre 109.245.944,36 de dépenses. Il se présente donc en parfait équilibre. Cette bonne situation financière doit nécessairement contribuer aux progrès des valeurs mexicaines industrielles ou de banques. D'ailleurs, celles-ci montrent une fermeté soutenue; et nous noterons que, comme valeur industrielle, la *Mexico Tramways*, dont les actions valaient 618 francs, il y a un mois, a franchi ces jours-ci le cours de 630.

On avait pu concevoir quelques craintes sur la situation des récoltes en Argentine, en raison de l'abondance des pluies. Il résulte d'informations toutes récentes que, si les pluies générales dernièrement tombées ont endommagé la récolte de lin, ces dommages sont largement compensés par les bénéfices qu'elles ont apportés à la récolte du maïs. La récolte, en son ensemble, d'après les renseignements officiels, sera très satisfaisante. Celle du blé et du maïs de la province de Santa-Fé est excellente.

Annonçons en terminant, la constitution, à Londres, d'une importante société, qui a pour objet la mise en valeur des droits miniers appartenant à la Compagnie du Zambèze.

Cette société s'appelle la « Zambezia Mining Development Limited ». Son capital est de : 252.000 £ divisé en 240.000 actions ordinaires de 1 £ et 240.000 actions deferred de 1 shilling.

Le Conseil d'Admiuistration de la « Zambezia Mining Development » est composé de :

MM. le marquis de Frondeville, administrateur de la banque de l'Union Parisienne ; Fernand Robellaz, président du conseil d'administration de l'Association Minière. Henri Bousquet, administrateur de l'Association Minière ; et de la Compagnie Française de Banque et de Mines ; Edouard John, de la maison Henri Burnay et Cie de Lisbonne ; Général Paiva de Andrada, administrateur de l'Andrada Mines Ltd ; Balthazar Cabral, vice-gouverneur de la Banco Ultramarino, Lisbonne ; Charles Pakemant administrateur de la Research et Investmen, Company Ltd, Londres.

L'importance des concours qu'a su réunir cette nouvelle Compagnie, est un sûr garant du développement que l'on est en droit d'attendre des richesses naturelles du Zambèze.

G. E. Janin.

Notes Financières, 11, boul. des Italiens Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, H.-L. Motti, Direct., 13, Impasse Ronsin, Paris. — *Le Gérant :* Charles Guyot.